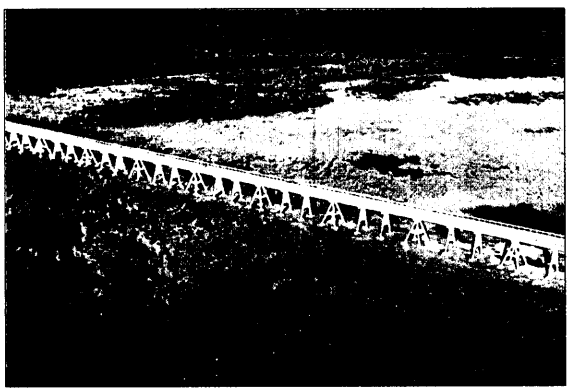
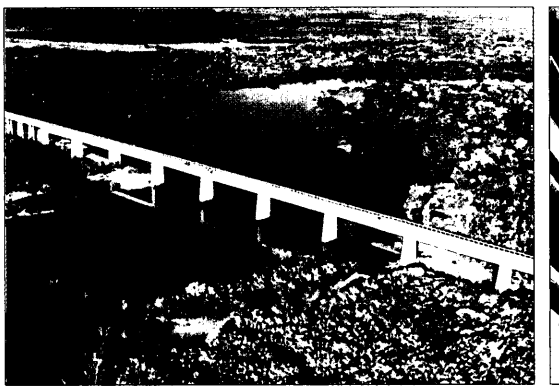
GRUPO 1º
PUENTES

Nº 7

PUENTE SOBRE EL RÍO NEGRO
RUTA 6-K329

[*URUGUAY*]





Este puente, carretero, es el más largo del interior del Uruguay. Solo es superado en la frontera de Uruguay y Argentina por el Puente "Libertador General San Martín" sobre el río Uruguay con 3.408 metros de estructura. Ha pasado por diferentes etapas de planificación y ejecución. Conecta una zona central del País que estaba prácticamente aislada del resto, y acorta grandemente las distancias a la capital.

La construcción de este puente de 2.080 metros de longitud, inicialmente concebido como ferroviario, comenzó en el año 1936 con la realización de todas las fundaciones y, solamente, las pilas correspondientes a los tramos principales. En la zona del viaducto de 1.290 metros de largo, solo se construyeron sus 1.200 pilotes y sus cabezales. A esa altura la obra quedó interrumpida a causa de la iniciación de la Segunda Guerra Mundial y permaneció en esa situación hasta que en el año 1983 la Administración de Ferrocarriles del Uruguay convocó el concurso correspondiente.

Se inicia otra etapa como puente ferroviario. El proyecto contempla la utilización de lo existente, para lo que hubo que desarrollar adaptaciones y ensayos de los pilotes existentes y del puente realizado. La estructura consta de 16 tramos de 40 m de luz, 10 de 15 m sobre el cauce permanente, y 36 tramos de 36 m sobre lo que llamamos el viaducto (en zona de inundación). Todo el puente proyectado en esta etapa fue construido con elementos prefabricados.

Para el montaje de las pilas prefabricadas se pensó que tal como las vigas prefabricadas se montaban con "vigas de lanzamiento", las pilas con sus pilares y travesaños prefabricados podrían montarse con "pilas de lanzamiento", y se ideó el equipo correspondiente en el que los pilares se centraban solos con sólo apoyarlos sobre la fundación por medio de dos formas esféricas (una convexa en la fundación y otra cóncava en la base del pilar).

El puente estaba prácticamente terminado cuando AFE (Administración de Ferrocarriles del Uruguay) a raíz de un estudio de la rentabilidad de sus líneas férreas decidió suprimir esa línea. Posteriormente AFE cedió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas esta obra, y convocó concurso-licitación para el proyecto de modificación a puente carretero y su construcción.

Se inicia una nueva etapa, ahora como puente carretero. Esta obra consta de 16 tramos de 40 m de luz realizados enteramente con hormigón postensado, tanto en vigas como en el tablero volado hacia ambos lados de las vigas existentes de la etapa anterior, añadidos ahora para construir el tablero del puente carretero. Hacia el Norte, continúan 10 tramos de 15 m construidos en forma semejante a los anteriores.

El viaducto de 1.290 m de largo se ha modificado, agregando en cada tramo 2 vigas prefabricadas de hormigón armado, prefabricando las nuevas vigas sobre las existentes en el mismo tramo, y luego descendiéndolas lateralmente hasta su posición final. Se trata de vigas continuas de 3 tramos.

Esta tercera y última etapa de transformación total del puente existente ha permitido, en corto tiempo, la transformación de un puente realizado para otra finalidad como era un puente ferroviario, en el actual carretero. ●

FICHA TÉCNICA

Promotor: ..... Ministerio de Transportes y Obras Públicas.
Proyecto: ..... Ingeniero Alberto Ponce
Empresa constructora: ..... SACEEM
Presupuesto: ..... 5.855.470.480 nuevos pesos
(1 dólar USA igual a 2.373 pesos uruguayos)
Plazo de ejecución: 1993-1994

CARACTERÍSTICAS

Tipo ..... Puente carretero. Transformado de un puente ferroviario.
Longitud ..... 2.080 m
Tramos ..... 16 de 40 m de luz, 10 de 15 m y 3 de 36 m
Ancho ..... De la calzada 6,50 m y total de 7,84 m